Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (2006)

Heft: 6

Artikel: Staffeleggstrasse Nordrampe : Siedlungsverträgliche Verkehrsbewältigung

Autor: Belloli, Thomas

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-956899

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 07.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Staffeleggstrasse Nordrampe – Siedlungsverträgliche Verkehrsbewältigung

Was passiert mit einer ländlichen Gemeinde, wenn sich in zehn Jahren der Verkehr auf ihrer Ortsdurchfahrt verdoppelt? Kann sich die Gemeinde da noch entwickeln? Muss sie aufgrund der vielfältigen Belastungen durch den Verkehr ihr Bauland in einem Band von 100 m Breite auszonen und Entschädigungsforderungen begleichen? Diese Fragen sind wohl übertrieben, machen aber deutlich auf die vorhandene Problematik aufmerksam.
Die Staffeleggstrasse wird durch Netzergänzungen und Ausbauten in Zukunft deutlich attraktiver. Thomas Belloli untersuchte an der Abt. Raumplanung der HSR Rapperswil in seiner Diplomarbeit die zu erwartenden Umweltbelastungen und schlug Massnahmen vor, wie diese minimiert werden könnten. Er erhielt für seine Arbeit den Preis des VSS, Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute, Zürich.

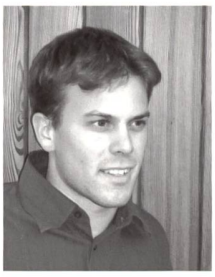
(tb-hl) Die Staffeleggstrasse ist die direkteste Verbindung zwischen dem Fricktal und dem Mittelland. Im Jahr 2008 wird voraussichtlich die neue Staffeleggstrasse, der «Staffeleggzubringer» eröffnet. Das heute durch den Durchgangsverkehr stark belastete Küttigen und die Altstadt von Aarau können auf dieser neuen Strasse umfahren werden und profitieren von der Entlastung. Gleichzeitig wird aber die Staffeleggstrasse für den Durchgangsverkehr attraktiver; die Folgen der Verkehrszunahme dürften für die Dörfer auf der Nordseite der Staffelegg, Densbüren, Herznach und Ueken zu bemerken sein.

Probleme und Ziele: Geschwindigkeit,Verkehrsmenge, Lärm

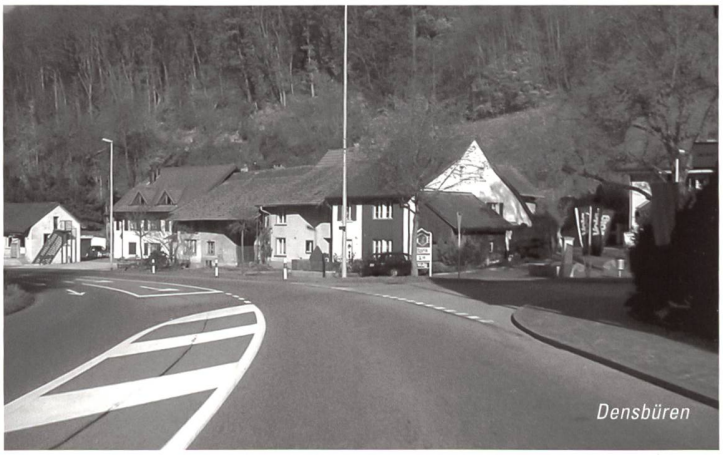
Ein Hauptproblem sind die Geschwindigkeiten der Motorfahrzeuge. In Densbüren ergaben Messungen mitten im Dorf eine Durchschnittsgeschwindigkeit (vm) von 61 km/h. Die Geschwindigkeit, welche 85% der Fahrzeuge eingehalten haben (v85) lag bei 64 km/h. Dies sind wohl Alarmwerte, wenn man bedenkt, dass an dieser Stelle 50 km/h erlaubt wären. Als wichtigster Grund für alle Geschwindigkeitsübertretungen in den drei Gemeinden wird erkannt, dass das Erscheinungsbild des Strassenraumes nicht mit den signalisierten Geschwindigkeiten übereinstimmt. Strassenbreiten, Linienführung und die verkehrstechnischen Elemente wie Vorsortierstreifen würden auch noch bedeutend höhere Geschwindigkeiten zulassen.
Die hohe Verkehrsmenge von etwa 9000 Fahrzeugen pro Tag (Ueken) verursacht zusammen mit dem Schwerverkehrsanteil von heute fast 8% und den gefahrenen Geschwindigkeiten einen Lärm, welcher den Anwohnern nicht zugemutet werden kann. Es kann davon ausgegangen werden, dass in ca. 15 Jahren die Lärmbelastungen um weitere 2 dB(A) höher sein werden als heute. Dies bewirkt beinahe eine Verdoppelung der Gebäude und Liegenschaften über dem Immissionsgrenzwert. Diese Belastungen beeinflussen die Überbaubarkeit von Bauzonen negativ.
Mit zunehmender Nutzungsintensität des Strassenraumes durch andere Nutzungen als dem Durchgangsverkehr steigt die Zahl der Konflikte und somit der Sanierungsbedarf. Die wichtigsten Ziele liegen auf der Hand: Die Belastung durch die Staffeleggstrasse, die Emissionen und der Flächenverbrauch der Strasse sollen vermindert werden, damit die Wohn- und Aufenthaltsqualität in den drei Gemeinden gewahrt bleibt und unter anderem eine wirtschaftliche Entwicklung möglich ist.

Zukünftige Verkehrsentwicklung

Die Staffeleggroute wird aus verschiedenen Gründen vom Durchgangs-Schwerverkehr rege benützt. Eigene Berechnungen haben ergeben, dass eine Durchfahrt von Frick nach Aarau auf der Staffeleggstrasse mit dem neuen Staffeleggzubringer für einen Lastwagen rund 55 Franken günstiger ist als der Umweg über die Autobah-



Thomas Belloli
Dipl. Ing. FH in Raumplanung
Departement bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Tiefbau, Fachstelle Sicherheit, 5001 Aarau
thomas.belloli@ag.ch
www.ag.ch/tiefbau


Densbüren

Auszug aus der Laudatio

«Der grosse Projektperimeter stellt hohe Anforderungen an ein strukturiertes und ingenieurmässiges Denken, um letztlich eine gesamtheitliche Lösung generieren zu können. Thomas Belloli ist es gelungen, basierend auf Matrixüberlegungen einen spannenden, systematisch aufgebauten, modularen Lösungsansatz zu entwickeln. Mit diesem Lösungsansatz gelingt es, in der fortführenden Projektierungsarbeit die verschiedensten Paramter und Einflüsse einheitlich zu beurteilen und die gewählten Lösungen zu plausibilieren.»

Strassenraumtyp	Massnahme
Typ 1 Ausserorts	• lärmarme Fahrbahnbeläge • Erleichterungen bezüglich Einhaltung der Immissionsgrenzwerte
Typ 2 Übergangsbereich	• Übergangstor (opt. Einengung oder Kreisel) • Radstreifen einseitig oder Vollausbau • Erleichterungen bezüglich Einhaltung der Immissionsgrenzwerte • Änderungen im Zonenplan
Typ 3 Ortsdurchfahrt	• Übergangstor (opt. Einengung oder Kreisel) • Hervorheben von Einmündungen der Quartierstrassen • Verzahnung mit dem Umfeld (Gestaltung Seitenbereiche) • angepasste Beleuchtung • Kernfahrbahn • Mehrzweckstreifen bei Einmündungen • Gestaltungsplanpflicht für angrenzende Überbauungen
Typ 4 Ortszentrum	• Mittelstreifen (Mehrzweckstreifen) • Platzgestaltungen (Gestaltung Seitenbereiche) • angepasste Beleuchtung • ev. Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit • Fahrbahnhaltestellen (Bushaltestellen) • Spezialzone (Strassenraum- oder Siedlungsgestaltungszone)

Tabelle: Übersicht über die wichtigsten Massnahmen aus den Paketen für die einzelnen Strassenraumtypen (Belloli).

Herznach

nen A3-A1(Birrfeld). Dies sind weitere 15 Franken pro Fahrt, die bei einem Entscheid für die Staffeleggstrasse gegenüber heute eingespart werden können. Ausschlaggebender Kostenfaktor ist fast alleine die LSVA. Aufgrund der Klassierung der Strasse und auch der bisherigen Entwicklung beim Schwerverkehr, geht der Kanton aber nicht von einer akuten Verschärfung des Problems aus und sieht deshalb keinen unmittelbaren Handlungsbedarf. *Dies sehen die direkt betroffenen Gemeinden anders.* Die Ungewissheit über die zukünftig zu ertragenden Verkehrsmengen führt zu einer zusätzlichen Belastung.

Rückzug oder Auseinandersetzung?

Grundsätzlich gibt es zwei mögliche Strategien, wie auf die zu erwartende Verkehrszunahme auf der Staffeleggstrasse reagiert werden kann. Entweder zieht sich die Siedlung mit ihren Ansprüchen zurück oder sie stellt sich den Problemen und setzt sich mit der Staffeleggstrasse auseinander. Mit beiden Strategien können die formulierten Ziele teilweise erreicht werden.

Bei einem «Rückzug» (vgl. Abb. 2, rechts) grenzt sich die Siedlung vollständig von der Strasse ab. Die Ortszentren werden abseits der Strasse neu entwickelt, es werden Lärmschutzwände und Unterführungen gebaut. Es ist eigentlich das Prinzip einer Ortsumfahrung, nur dass sich hier nicht die Strasse einen neuen Weg sucht, sondern die Siedlung einen neuen Platz. Die Siedlungsfunktionen werden immer mehr verdrängt, was zu einer Geschwindigkeitszunahme des Verkehrs führt und somit immer mehr Emissionen erzeugt. Zumindest wäre durch die Lärmschutzwände und den Rückzug die Überbaubarkeit der neu ausgeschiedenen Bauzonen gewährleistet.

Bei der Strategie «Auseinandersetzung» (vgl. Abb. 2, links) konzentriert sich das planerische Handeln, die Siedlungsentwicklung und die Strassenraumgestaltung darauf, die negativen Auswirkungen der Staffeleggstrasse mit verschiedenen Mitteln zu reduzieren. Dabei wird nicht primär auf den Schutz vor negativen Auswirkungen geachtet, sondern darauf, diese Auswirkungen an der Quelle zu reduzieren. Siedlung und die Nutzungsdichte sollen sich auf die Strasse auszurichten. Die Strasse muss sich den Anforderungen aus der nicht verkehrlichen Nutzung anpassen und Kompromisse eingehen.

Beide Strategien sind grundsätzlich möglich, entsprechen jedoch nicht gleichermassen den übergeordneten Zielen und Grundsätzen der Raumplanungs- und Umweltschutzgesetzgebung und auch nicht den in der Diplomarbeit entwickelten Ziele. Für die Ausrichtung der zukünftigen Planungstätigkeiten in den Gemeinden Ueken, Herznach und Densbüren kann nur eine Auseinandersetzung mit der Problematik der Staffeleggstrasse in Frage kommen.

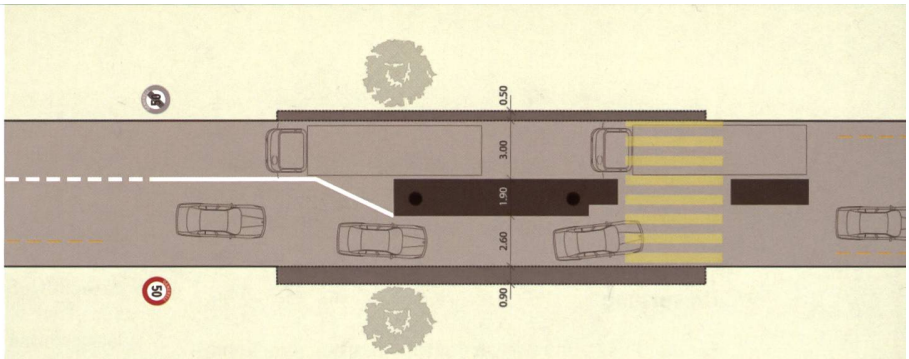


Abb. 3: Schema des idealtypischen Torelementes (Belloli).

Gesamtkonzept für Siedlung und Verkehr

Das vorgeschlagene Gesamtkonzept unterstützt die Strategie «Auseinandersetzung», indem es den Strassenraum in seinem Verlauf in *vier klar unterscheidbare Abschnitte* einteilt:

- Ausserortsbereich (Typ 1);
- Übergangsbereich (Typ 2);
- Ortsdurchfahrt (Typ 3);
- Ortszentrum (Typ 4).

Jeder dieser Abschnitte soll zukünftig einen nicht verwechselbaren Charakter haben und an verschiedenen Elementen für den Autofahrer auch unbewusst erkennbar sein. Ausserorts soll die Strasse ihren Charakter einer Überlandstrasse behalten. Bei den Ortseingängen sind Übergangsbereiche vorgesehen, welche durch die Anordnung von unempfindlichen Randnutzungen (z. B. Industrie und Gewerbe) und durch ein erstes Torelement gekennzeichnet werden. Die Voraussetzungen dafür sind grösstenteils schon gegeben oder können mit den vorgeschlagenen Einzonungen geschaffen werden. Die nachfolgende Ortsdurchfahrt beginnt wiederum mit einem möglichst wirkungsvollen Torelement. Zudem findet beim Eingang in diesen Bereich ein Wechsel im Strassenquerschnitt und im Verkehrsregime statt. Für die Ortsdurchfahrten der Staffeleggstrasse wird in der Diplomarbeit eine Kernfahrbahn vorgeschlagen. Der vierte Strassenraumtyp, das Ortszentrum, wird jeweils nur auf einem kurzen Abschnitt ausgebildet. Es ist der Abschnitt mit den grössten Anforderungen bezüglich Sicherheit und Komfort für den Langsamverkehr. Demnach muss dieser Abschnitt auch die grösste Veränderung mitmachen.

Diese Bildung von klar erkennbaren Abschnitten ist nur umsetzbar, wenn sich die Handlungsbereiche Siedlung und Verkehr gegenseitig unterstützen und die gleiche Strategie mit denselben Zielen verfolgen. Es wird auch deutlich, dass die Umsetzung von Einzelmassnahmen koordiniert mit der Siedlungsentwicklung geschehen muss. Die in der Diplomarbeit entwickelten, detaillierten Massnahmenpakete halten für jeden zu bildenden Abschnitt mögliche Eingriffe bereit, welche untereinander koordiniert angewendet das Gesamtkonzept unterstützen. An dieser Stelle

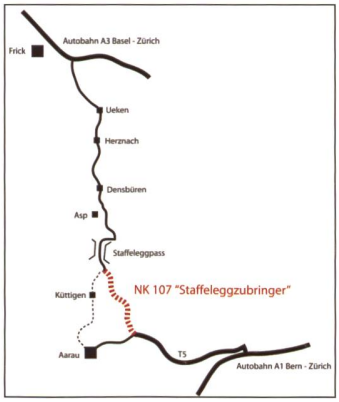


Abb. 1: Die Staffeleggstrasse und der neue Staffeleggzubringer zwischen Frick und Aarau (Belloli).

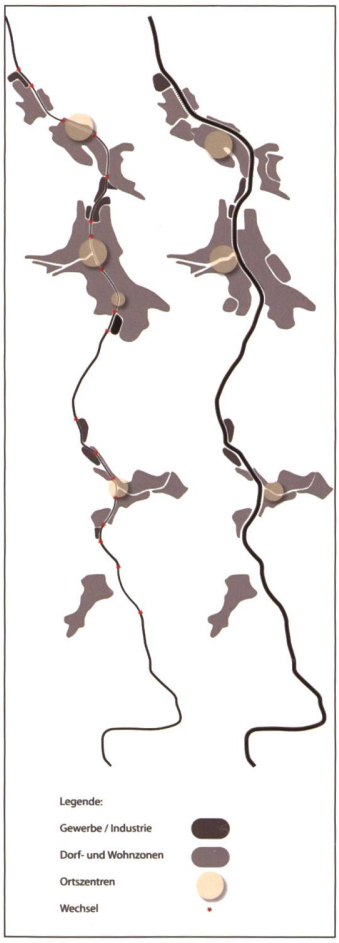


Abb. 2: Die Strategien Auseinandersetzung und Rückzug (Belloli).

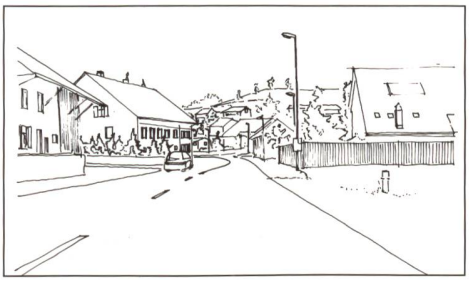


Abb. 4: Bei den Ortseinfahrten gibt es oft keinen Grund die Geschwindigkeit zu verringern (Belloli).

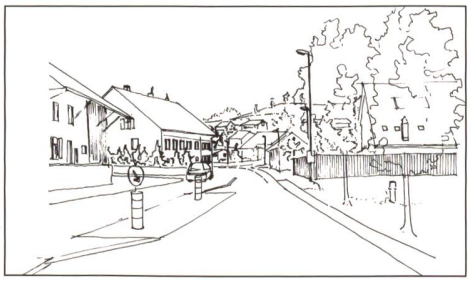


Abb. 5: Platziertes Torelement am Ortseingang von Herznach (Belloli).

Abb. 6: Aufgeweiteter Strassenraum im Ortszentrum von Herznach (Belloli).

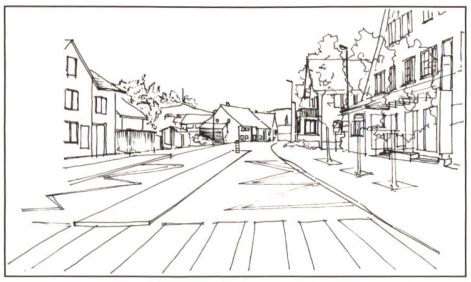


Abb. 7: Aufwertung des Ortsbildes nach Anwendung des Massnahmenpaketes (Belloli).

sind es noch idealtypische Massnahmen, welche aber später, leicht angepasst, auf eine konkrete Situation angewendet werden können. Die Tabelle nennt die in der Diplomarbeit entwickelten Massnahmen pro Abschnitt.

Umsetzung

Für die Umsetzung wird in der Diplomarbeit eine Kombination aus regionalem Verkehrsrichtplan und kommunaler Nutzungsplanung vorgeschlagen: Der regionale Verkehrsrichtplan unterteilt die Strassenräume in «Anforderungstypen» (Vorschlag: Typen 1 – 4 analog dem Konzept) und bezeichnet diese. Zugleich macht er strategische Vorgaben, welche Gestaltungsprinzipien für die Strassenraumtypen anzustreben sind. Er übernimmt damit die Funktion eines Verbindungselementes zwischen der kantonalen Richtplanung und der kommunalen Nutzungsplanung.

Der kommunale Nutzungsplan scheidet für die als Typ 4 (Ortszentrum) bezeichneten Abschnitte Strassenraum- oder Siedlungsgestaltungszonen aus. Diese schliessen als überlagerte Zonen die Strassenparzelle mit ein und holen somit den Strasseneigentümer (Kanton) mit an den Besprechungstisch. Diese Zone soll mit ihren Bestimmungen in erster Linie die Zusammenarbeit zwischen privaten Eigentümern, Gemeinde und Kanton fördern. Sie kann sowohl bebauten wie auch noch nicht bebauten Flächen überlagert werden und so allenfalls einzelne Gestaltungspläne ablösen.

Diese Zone bezweckt die Erhaltung, Erneuerung und Förderung der Siedlungs- und Lebensqualität. In ihren Bestimmungen fördert sie eine gute Nutzungsdurchmischung und eine Bauweise, welche die traditionelle Form des Ortskernes betont und seinen Abschluss ergänzt. Sie kann auch gestaltungsplantypische Forderungen stellen, zum Beispiel, dass im Baugesuch aufzuzeigen ist, inwiefern die geplante Bebauung einen möglichen Bezug zum Strassenraum berücksichtigt.

Durch die vorgeschlagene Kombination wird die Umsetzung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten, unter Einbezug des Strassenraums und der angrenzenden Siedlung, ohne neue Instanzen und Instrumente in ihrem Ablauf festgelegt. Die notwendige Koordination von Siedlung und Verkehrsraum wird somit stark gefördert. ■

Quellen:

- BELLOLI, Thomas, 2005: Staffeleggstrasse Nordrampe, Siedlungsverträgliche Verkehrsbewältigung. HSR Rapperswil.
- AMT FÜR VERKEHR DES KANTONS ZÜRICH, AMT FÜR RAUMORDNUNG UND VERMESSUNG: Ortsdurchfahrten – von der Durchfahrtsstrasse zum gestalteten Strassenraum. Zürich.
- CERCLE BRUIT SCHWEIZ, 1998: Lärm. Luzern.
- DEPARTEMENT BAU, VERKEHR UND UMWELT (Hrsg.), 2005: mobilitätAARGAU . Gesamtverkehrsstrategie. Entwurf zur Vernehmlassung. Aarau.
- DEPARTEMENT BAU, VERKEHR UND UMWELT (Hrsg.), 2005: raumentwicklungAARGAU . Entwurf zur Vernehmlassung. Aarau.
- GILGEN, Kurt, 1988: Lärmschutz und Raumplanung. Bern
- LINDENMANN, HP.; FREY, St.; SCHWOB, M.,1987: Gestaltung von Kantonsstrassen in Ortskernen. Zürich /Liestal.
- REGIERUNGSRAT DES KANTONS AARGAU, 2001: Postulat der Fraktion der Grünen vom 27. Februar 2001 zum Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer entlang der Transitachsen und zur Bekämpfung des LSVA-Schleichverkehr auf den aargauischen Kantons- und Gemeindestrassen. Entgegennahme mit Erklärung. Aarau.
- REGIERUNGSRAT KANTON AARGAU, 2004: Motion Markus Kunz, Frick, vom 20. Januar 2004 betreffend Sperrung der Staffeleggstrasse für den Transit- und Schwerverkehr; Ablehnung. Aarau.
- TIEFBAUAMT DES KANTONS BERN, 2005: Wirkungsanalyse. Torsituationen in Übergangsbereichen. Bern.

Inserat

VILLE DE NYON

L'administration communale de Nyon

- Compte 13 services et quelque 350 collaboratrices et collaborateurs.
- Fournit une palette de prestations diverses: culture, sécurité, sports, urbanisme ou énergies.

Elle cherche pour le service de l'Urbanisme

UN/UNE ARCHITECTE - URBANISTE

Vos missions:

- Conduire et gérer des projets urbanistiques locaux et régionaux.
- Coordonner les dossiers de police des constructions.
- Suivre la planification des dossiers avec les différents partenaires de l'aménagement.
- Collaborer à la gestion du personnel et de l'équipe.

Vous:

- Possédez un diplôme architecte HES ou EPF ou un titre jugé équivalent.
- Avez acquis une expérience confirmée en urbanisme, en conduite de projets et du personnel.
- Bénéficiez de bonnes connaissances dans les législations relatives à la construction et à l'aménagement.
- Avez acquis un sens des responsabilités, une capacité organisationnelle vous permettant de diriger une équipe et plusieurs projets simultanément.

Entrée en fonction: dès que possible
Renseignements complémentaires:
Mme Pagano, Cheffe de service de l'urbanisme
Tél. : 022 363 82 62

Vous êtes intéressé/e, écrivez-nous!
Venez rejoindre une administration dynamique, proche du public.
Envoyez vos offres de service, accompagnées d'un dossier complet (CV, copies de titre, certificats de travail et prétentions de salaires) d'ici au **08 décembre 2006** à l'adresse suivante:

VILLE DE NYON
SERVICE DES RESSOURCES ET RELATIONS HUMAINES case postale 1112, 1260 Nyon 1